

CLIMATISATION, À MANIER AVEC PRÉCAUTION

Avec le déconfinement, les déplacements sont devenus plus faciles tout en adoptant des gestes barrières. Qu'en est-il de la circulation de l'air, qu'elle soit avec ou sans climatisation à l'intérieur de l'habitacle.

Dans les véhicules particuliers, la désinfection régulière de certains éléments de contact comme le volant, le levier de vitesses, les poignées... doit perdurer. De plus, le masque est encore préconisé pour le covoiturage.

La question de l'utilisation de la climatisation se pose après l'étude d'un cas en Chine. Dans un restaurant, une clientèle positive au coronavirus a contaminé non pas les gens à proximité par contact direct, mais d'autres clients placés plus loin dans la salle. Pour les chercheurs chinois, les différentes expérimentations ont montré que la climatisation placée au-dessus d'une table de la rangée de la personne infectée aurait joué un rôle déterminant. Il semblerait que le flux d'air favoriserait la transmission d'aérosols contaminés vers les autres tables.

Entretien régulier

Pour une bonne utilisation, qu'ils soient en logement ou en voiture, ces appareils doivent être correctement entretenus et les filtres (comme ceux contre les pollens ou anti allergènes) régulièrement remplacés.

La meilleure ventilation est sans aucun doute l'air extérieur. On évite autant que faire se peut d'utiliser le système de recyclage de l'air. En période post covid 19, c'est un geste à ne pas négliger pour prévenir une éventuelle contamination dans l'habitacle, si plusieurs individus sont dans le véhicule.

Le Haut conseil de la santé publique a émis un avis sur les problèmes liés à la ventilation. Les climatiseurs ne seraient pas une source d'infection, mais un facteur de propagation plus aisée du virus, en présence d'une personne contaminée dans une pièce fermée.

Mieux vaut, au nom du principe de précaution, privilégier l'ouverture des fenêtres. Du côté de l'INRS santé et travail, on recommande la même chose dans le cadre de l'entreprise.

Arnaud FAUCON INDECOSA CGT

QUELLES DIFFÉRENCES ENTRE LES VOITURES HYBRIDES ET LES VOITURES HYBRIDES RECHARGEABLES ?

Le gouvernement a annoncé des mesures importantes, notamment le versement de primes pour acheter des véhicules dits « plus propres ». Si cela semble une bonne nouvelle pour le consommateur, il faut être prudent dans ses choix, notamment pour l'achat d'un véhicule hybride et l'utilisation que l'on veut en faire.

Le fonctionnement d'une voiture hybride combine l'utilisation d'un moteur classique, à essence ou diesel, avec l'utilisation d'une batterie, aussi appelée bloc électrique. On distingue alors deux familles de voitures hybrides : les rechargeables et non rechargeables.

En ce qui concerne la voiture hybride « classique », aussi appelée full hybrid. L'utilisation du bloc électrique peut se faire sur quelques kilomètres seulement. Après quoi, il sera à nouveau combiné au moteur thermique. Les capacités de la batterie électrique sont donc assez limitées, même si elles permettent tout de même certaines économies en termes de carburant.

En revanche, pour ce qui est de la voiture rechargeable, autrement appelée plug-in hybrid, les capacités du bloc électrique sont nettement meilleures. Elle propose une batterie plus autonome et une possibilité de rouler plus longtemps sans aucune sollicitation du moteur. La voiture hybride rechargeable permet de conduire convenablement sans dépasser les 60 km/h ; elle est donc idéale en zone urbaine. Elle est même capable de dépasser les 110 km/h uniquement grâce à la batterie. Au-delà de cette vitesse, le moteur thermique prend automatiquement le relais. Pour les plus longs trajets sur autoroute, l'hybride, peu importe sa version, n'apporte rien de particulier.

DU RETARD À L'ALLUMAGE POUR LA CONVERSION ÉLECTRIQUE DES VÉHICULES

La conversion d'une voiture thermique traditionnelle en véhicule 100% électrique pourra bénéficier d'une prime. Cette aide fait partie du plan de relance de l'industrie automobile dévoilé par le président de la République, le 26 mai dernier. Une annonce contradictoire avec le ministre de l'Économie qui avait écarté cette possibilité. Cette prime variera, en fonction de revenu fiscal du foyer, de 2 500 à 5 000 euros. Pour un deux roues, la prime sera de 1 100 euros.

Cette bonne nouvelle vient s'ajouter à celle de début avril qui a autorisé la conversion en série des véhicules par décret. Concrètement, au lieu de faire homologuer chaque véhicule un par un, ce sont les kits de conversion qui seront homologués.

Le problème est de savoir quand ? En effet, pour faire homologuer ces kits, il faut compter six à huit mois, au moins. Selon les professionnels du secteur, il ne faut pas s'attendre à pouvoir passer de l'énergie thermique à l'électrique avant fin 2021.

De plus, l'opération sera loin d'être donnée. En effet, on estime la conversion à 15 000 euros pour les petites voitures.

Au début, il sera plus intéressant de convertir un gros SUV qu'une petite citadine. Une petite voiture électrique neuve, comme la Zoé, c'est un peu plus de 20 000 euros. Si on compare les deux prix, il serait plus judicieux d'investir dans un modèle neuf, à moins d'avoir une affection particulière pour son ancien véhicule.